

貿易プロセスの改革について

—グローバル SCM の観点から—

西 道 彦*

はじめに

今日ではサプライチェーン・マネジメント (SCM: Supply Chain Management) と言われる経営手法が多く企業で採用されている。このサプライチェーンでは、ある製品においては多くの部品メーカーの工場、組立メーカーの複数の工場、複数の卸売業者の配送センターや組立メーカーの複数の倉庫、多くの小売業者の店舗など多くの企業の施設やルートを経由して消費者に届けられ、供給の連鎖が行われている。

経済のグローバル化の進展により日本企業の海外現地法人数も増加しており、そのため部品の調達・生産・販売・物流・金融の業務の流れもグローバル化してきている。グローバル化した企業は、国際規模での SCM の形成に基づく品質管理やコスト削減によって現地市場における競争優位性を発揮している。⁽¹⁾

このグローバル SCM においては3つの流れ、すなわち商品の流れ、情報の流れ、貨幣の流れの管理が重要である。このことは、国内に限らず、国際取引においても重要となっている。

現在、企業は商品の仕入れ、在庫、販売等の商品の流れにおいてグローバル SCM を推し進めているが、一方グローバル SCM において貨幣の流れ、すなわち決済における遅れが指摘されている。現行の銀行を通した決済は、手続きにかかる時間が長く、グローバル SCM のボトルネックになっている。具体的には貨物が仕向港に到着しているのに、銀行経由の書類が到着していない事態が発生して貨物の引渡しに問題が生じている。これは、グローバル

* 長崎県立大学経済学部

SCM で物流情報はある程度電子化が進んでいるが、銀行決済処理は依然としてペーパーベースが主流で電子化が思ったほど進んでいない状況に問題がある。⁽²⁾

さらにもう1つの問題として、国内の生産拠点から船積地点までの物流および通関手続において、わが国の保税搬入原則が効率化の妨げになっているとの実務界からの要請がある。それゆえ国内の生産拠点から船積地点までの物流の効率化および通関手続の簡素化を図り、売買当事者がグローバル SCM に適切な取引条件を選択することが、売主が買主に商品を届けるまでのグローバル SCM の最適化に大きな影響を及ぼすと考えられる。

そこで本稿では、第1節でまずグローバル SCM の観点から代表的な貿易金融 EDI システムであるボレロシステムを考察し、第2節では銀行間の国際取引電子化ビジネスモデルたる TSU (Trade Service Utility) の導入の効果をグローバル SCM の観点から考察しながら、法制度の異なる国々との貿易取引においてどのような電子貿易の仕組みがもっとも現実的であるかを論じていきたい。第3節ではグローバル SCM を円滑に進める上で、どのような貿易取引条件の選択が適切であるのかという問題を考察する。第4節ではわが国は国内の生産拠点から船積拠点までの物流の効率化を図り、通関手続の簡素化をいかに図るかが課題となっている。そこでグローバル SCM の阻害要因となっている保税搬入原則問題の考察を踏まえて、その解決策と考えられている AEO 制度を考察する。

I. ボレロシステム

1. ボレロシステムの概要

グローバルな貿易金融 EDI システムのボレロ (Bolero) については、当初ボレロプロジェクト (Bolero Project) として欧州委員会が提案し、1994年から1995年にかけて欧州で実証実験を行われたことに起源がある。この実験は1995年10月成功裡に終了し、プロジェクトの有効性が確認されたとの内容の最終報告書がまとめられている。それを受けて1999年9月より商業化が始まった。日本でも2000年に Bolero.net 株式会社として現地法人が設立され活

動を開始した。上述したように、このボレロは2004年に新経営陣に移行して、日本法人であるボレロ株式会社へ名称変更して、新生ボレロが誕生している。この新しいボレロにおいては SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication) とのアライアンスの強化や後述する FSC (Financial Supply Chain) アプリケーションの提供、ボレロ・アドバイス (Bolero Advice) & ボレロ・アプライ (Bolero Apply) などの新しいサービスが次々に発表されている。

このボレロシステムは、参加者に法的枠組みを提供し、データの受発信と配送および保存の確実性と安全性について責任と義務を負い、世界の国際取引関係者に共通のプラットフォームを提供することを目的としている。

ただこのボレロシステムにおいては、Bolero.net のユーザーは、取引する際に Rule Book を遵守しなければならない。すべての会員は、ボレロへの加盟時にこの Rule Book への同意が必要となる。この Rule Book への同意によって会員間で問題が発生した場合に、この Rule Book に基づいて解決が図られることになる。

ボレロシステムは、国際取引に使用する書類を電子化することによって物流、決済を統合し、効率化を図るインフラである。このシステムは、インターネットにおいて使用される通信手順である TCP/IP (Transmission Control Protocol/Internet Protocol) を利用したメールシステムをネットワーク基盤としており、書類の標準電子フォーマットである Bolero XML を利用して、荷主、船会社、フォワーダー (Forwarder)、銀行、保険会社と異業種間のデータ交換を可能にしている。

最近 Web-EDI の標準のデータ形式としてこの XML が普及している。ボレロでは Bolero XML という独自の電子文書標準化を行い、文書間の自動転記や買取り文書間のマッチングチェックを実現している。

現段階で法制度の異なる国々との貿易取引においてどのような電子貿易の仕組みがもっとも現実的であるかを考えた時に、ボレロシステムのように会員制で会員相互が遵守を約束した共通のルールに基づく契約による電子貿易取引が、現実的であると考えられる。

2. ボレロの現状と課題

ボレロシステムは、国際電子商取引において優れたシステムを提供しているが、現状ではまだ普及するに至っていない。その原因としては、ボレロ株式会社の渡沼幸弘氏によれば、第1にボレロの親会社はSWIFTであるが、実際にボレロに加入して、実用化している銀行が少ないために取引全般の電子化をすることが難しいことが挙げられる。取引全般の電子化を実現するためには取引に関係するすべての取引銀行の協力が必要である。第2に業務プロセスの変化やシステム投資などコストの多寡はあるにしてもそれなりに負荷があるため、取引先の加入数が伸びていないことが挙げられる。この取引先の加入問題について、日本企業が貿易を電子化する際にその取引先が現地法人である場合が非常に多いと言われている。この場合、子会社、関連会社である現地法人の協力は得やすいと考えがちであるが、実際はもっとも大きな壁となっているとの指摘がある。それゆえ取引先に対して電子化のメリットを明確にする必要がある。第3に、信用状取引の場合、船荷証券発行が必要になるが、船会社が電子船荷証券を発行することに消極的になっていることが挙げられる。その理由としては、電子船荷証券が法的な部分で問題が発生しないか明確に判断できる状況ではないことが根底にあるようだと言われている。一方で1隻の船で発行される船荷証券、Sea Waybill(海上運送状)の中の一部に電子書類が存在する際の業務の問題があるようだとも指摘されている。第4に原産地証明書や動植物検疫など公の機関が発行している書類については電子化されていないものがあるということが挙げられる。この問題は基本的には1企業が交渉して認められるものではないため、電子化が難しい状況にある。通関において現実には紙の原本を要求されるものが存在することが一因となっている。たとえすべての書類が電子化できても紙の原本を要求される書類が1つでも存在すると通関できないことになる。このように行政業務の問題が存在すると指摘されている。⁽³⁾

このような課題に対する一対策としては、ボレロは企業間SCMとFSC(ファイナンシャル・サプライチェーン)をつなぐプラットフォームを提供するとともに、リンクを容易に実現するためのアプリケーションを提供していくという方向性が考えられる。すなわち銀行間については次章で取り扱う国

際取引電子化ビジネスモデルたる TSU に任せるという方法である。そこでボレロは今後、各企業がすでに構築している企業間 EDI や SCM のネットワークを活用するという戦略転換を図り、銀行および企業が導入しやすい環境を構築していく必要がある。

II. グローバル SCM と TSU

1. TSU の概要

中国や発展途上国が取引中心であり資本関係のない取引先が多い中小企業では、決済を確実にするために信用状 (L/C: Letter of Credit) が今でもかなり使用されている。SWIFT の調査によると、現在中国との取引は、55% が L/C ベースである。これは SCM のグローバル化がさらに進展して、中国が主要供給拠点になったことが、再び L/C 取引が増加している要因と言われている。このように中国を中心とするアジア地域で L/C 取引が増加する一方で、企業においては効率的な決済処理が求められている。そこでグローバル SCM の一層の合理化のために、迅速な決済処理と支払保証の両方を兼ね備えた決済方法の考案が、銀行と企業の課題であった。

このような事情を背景に、このたびボレロ (Bolero) の技術と SWIFT の既存のシステムを利用して銀行間の国際取引電子化ビジネスモデルたる TSU が開発された。この TSU の機能は、グローバル・サプライチェーンプロセスと連動するための基盤になるものである。そこで SWIFT が銀行間の標準化・共有化は TSU で実現するという決定をしたことを受けて、TSU の機能を中心として考察する。

SWIFT は、外為に強い世界の銀行12行と貿易電子化諮問委員会を2003年に立ち上げ、システムコンセプトの議論を重ねながら、顧客のニーズを重視したシステム開発を行ってきた。その結果、送金ベースの TSU の商業版は2006年2月に完成し、2006年6月より世界の19行で貿易の電子化テストが開始された。テストの結果、技術的には成功が確認され、その直後2007年1月現在、世界で24行が参加を表明した。

TSU 出現の背景として、従前の世界の銀行間での L/C の輸出入などの貿

易書類は、紙ベースでクーリエ等を使用して送付してきたが、時間が掛かり、貨物が先行して港に到着するなど顧客のニーズに応えられていなかったこと、また銀行での外為ドキュメンツチェックには高度なスキルが必要で要員負担も大きく、貿易に携わる世界の銀行の悩みであったことが挙げられる。

TSU の特徴として、(1) TSU は迅速化、利便化を果たしつつ、企業の物流と資金決済の効率化のニーズにより貢献していくために、貿易データのドキュメンツチェックを電子化し、機械でチェックさせ、あわせてそうした貿易データを通関業者や船会社などの電子化とも相乗りできるように考案されたものである。(2) TSU は貿易の電子化のために貿易の当事者である輸出者、輸出銀行、輸入者、輸入銀行の4当事者を4コーナーとして繋ぎ、銀行間の貿易書類を電子化してペーパーレス化し、定型のフォームにした上で、電子データにドキュメンツチェックしてマッチングサービスを行うしくみを構築している。(3) TSU の仕組みを活用して、銀行は企業により速く、より簡便で柔軟な貿易書類の処理と貿易ファイナンスが提供できるとともに、銀行自身の事務の合理化が可能となる。(4) 企業は TSU を使って SCM の一層の合理化、ビジネスチャンスのスピードアップなどが可能である。(5) TSU は、ボレロと異なり、銀行間の貿易電子化メッセージインフラであり、船会社、通関業者までのインフラは別個のものとしている。(6) TSU において企業は加盟する必要はなく、また企業から銀行への貿易電子データの受渡しは、紙ベースでも電子データベースでも可能としている。⁽⁴⁾

上述したように TSU は、取引の当事者(輸出者、輸出銀行、輸入者、輸入銀行)を繋ぎ、電子化によって、銀行間のペーパーレス化を実現している。データ(キー・データ・エレメント)は SWIFT Net に乗せて TSU 経由で送信する。このデータは関係銀行間で共有されることになっている。TSU は、定型フォームにした上で、電子データにドキュメンツチェックをして、マッチングサービスを提供する。

このように TSU は、ボレロシステムの機能を簡素化したものであり、運送書類も船荷証券に限らずに幅広く取り扱い、所有権移転も管理せず、使い勝手がよいものになっている。

この TSU を活用した貿易決済は、現段階では法的には1995年改訂「ICC 取

立統一規則 Uniform Rules for Collections: URC 522)」に準拠している。今後 L/C と同等の機能を有する銀行支払確約機能が追加された Lite L/C (TSU 電子簡易信用状) の導入が予定されているが、この段階に至って初めて TSU は信用状統一規則 (UCP 600) の補遺である e-UCP Version1.1 に準拠することになる。TSU は、銀行間の貿易電子化メッセージインフラでグローバルスタンダードになる可能性もあることから、次回改定の信用状統一規則 (UCP 700) では e-UCP を取り入れた形で TSU を前提とした規定に変更していかなければならない。このような法的整備が行われるのに伴って、輸出者と輸入者が公平に規律され、今後 TSU が広く利用されていくものと考えられる。⁽⁵⁾

2. TSU の効果

TSU の活用することによって銀行処理の電子化が達成され、グローバル SCM のボトルネックが解消される。また TSU において銀行は独自の電子基盤がなくても、国際取引電子金融チェーンに参加できるメリットがある。一方 TSU はユーザーにとっても銀行間の電子化ビジネスモデルなので、参加が容易で普及しやすいと考えられる。それゆえグローバル・スタンダードになる可能性があるといえよう。

また TSU の活用によって決済のスピードが早くなり、貨物の早期化が図られ、書類の電子化を通じた銀行、NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System)、通関業者、船会社との連携は、企業の SCM の全体最適化に貢献するものと考えられる。

さらに企業の TSU 活用は、銀行にとってリスクの軽減が図れるので、銀行からファイナンスが得やすくなる。つまり銀行は、輸出者の資金繰りを支援しやすくなるのである。TSU でマッチングの上、支払いを確約する旨の文書を入れれば、輸出者に対してインボイスネゴの機会を付与できるというファイナンス機能を付けることも可能となるのである。

TSU の活用によって、輸出者へ Invoice Negotiations 等の貿易ファイナンスの弾力的享受を与えられる。Without TSU ならば原本の80～70%ファイナンス供与とされているが、With TSU ならば原本の100%ファイナンス

供与となっている。また輸出者にとっては、売掛債権の消し込みサービスなど輸出者内部での事務管理コストの軽減化が、TSU を活用した銀行のサービスにより可能となる。一方、輸入者側から見れば、送金ベース (TSU) でも輸出者に取引銀行から柔軟に Purchase Order Finance を受けやすくさせてくれるので、L/C ベース (紙ベース) 並みの支払条件を輸出者に提供できることになろう。また第2段階で導入予定の Lite L/C (TSU 電子簡易信用状) においても輸出者に取引銀行から輸出ファイナンスを受けやすくさせるので、L/C ベース (紙ベース) と同等の効果が期待できる。さらに輸入者自身も Purchase Order Finance など輸入者のニーズに合ったファイナンスの享受が可能となっている。輸入者にとって現行の紙ベースの L/C の発行手続きは煩雑であるが、TSU を利用することによって書類作成の手間が省け、事務プロセスの簡素化が図られる。⁽⁶⁾

したがって電子貿易の実践では、貿易取引で使用する権利証券については権利の発生、移転、行使、消滅がクロスボーダーになっていることから、国際的に商業化されたシステムであるボレロやこの TSU を利用することが当面の方策として有効であると考えられる。

しかしながら銀行間の標準化・共有化は SWIFT が TSU を活用すると表明している中で、ボレロとしては TSU とリンクする FSC 関連のアプリケーションを開発し続けることによって、銀行および企業の負担を軽減していくことが必要であろう。

III. グローバル SCM と定型貿易取引条件の選択

1. インコタームズ2010

最近、グローバル SCM の進展に伴い、売主が買主の工場や倉庫まで自己の費用と責任で持ち込む売買契約や、買主が売主の工場や倉庫で物品を買い付けて、買主が自己の費用と責任で引き取るという売買契約が世界的に増加している。

このような世界的な傾向を背景に、2010年に国際商業会議所 (ICC: International Chamber of Commerce) によって、インコタームズ

(Incoterms) が改訂された。このインコタームズ2010は、2011年1月1日から発効している。⁽⁷⁾

今回の改訂は、インコタームズの序文によれば、関税のない貿易圏の継続的な広がり、商取引における電子通信の一層の使用、物品の移動における安全についての高まる関心、および輸送実務における変化を考慮に入れている。とくに電子通信に関しては、以前のインコタームズ2000においては、電子データ交換メッセージによって代替できる書類を、売主と買主が電子的に通信することに合意している場合には、引渡しの証拠書類を電子データ交換 (EDI) メッセージによって代替することができるとしていた。最新版のインコタームズ2010では、A1-A10 に言及されているいかなる書類も、当事者間で合意されているか、または慣習となっている場合には、同等の電子記録または手続きで差支えないと規定された。したがって電子貿易取引を行う場合、インコタームズ上は電子メッセージもペーパーによる通信と同様の効果を持つことになり、問題はないと考えられる。

したがってインターネット EDI でグローバル SCM を展開する企業においては、このインコタームズ2010を売買契約に採用することによって、売主と買主それぞれの義務が明確に定められていることから、法的なトラブルを減少させることが可能となり、貿易取引の効率化を図ることができる。

この最新版のインコタームズ2010は、以前のインコタームズ2000と比べると、規定されているトレード・タームズの種類が、13種類から11種類と削減されている。その理由は、企業のグローバルな貿易活動を容易にするという観点から、新しい持込渡条件が2つ新設され、それに伴って従来の持込渡条件は貿易環境の変化に合わせて集約された結果である。具体的にはインコタームズ2000の DEQ (Delivered Ex Quay) (埠頭持込渡) が削除され、代わりにインコタームズ2010では DAT (Delivered at Terminal) (ターミナル持込渡) が新設されました。またインコタームズ2000に規定されていた DES (Delivered Ex Ship) (本船持込渡)、DAF (Delivered At Frontier) (国境持込渡)、DDU (Delivered Duty Unpaid) (関税抜き持込渡) が削除され、インコタームズ2010では DAP (Delivered at Place) (仕向地持込渡) が新設されている。

この新設された DAT と DAP は、どちらもコンテナ輸送を想定した国際複合一貫輸送に適応するものであり、インコタームズ2010の助言メモで、両トレード・タームズは選択された輸送手段の如何を問わず使用でき、また1つ以上の輸送手段が用いられる場合にも使用できるとされている。企業がグローバル SCM を展開する上でも双方に使いやすく、それぞれの義務が明確化されていることから今後の普及が期待される。DAT と DAP は、ともに指定仕向地で買主の処分に委ねられた時に物品の引渡しが行われ、危険や費用の負担区分が売主から買主に移転するという点では同様である。ただ DAT と DAP の違いは、買主の処分に委ねられた場所が、DAT ではターミナルになっており、DAP では指定仕向地において荷卸しの準備ができて到着した輸送手段の上となっている。DAT というターミナルとは助言メモによれば、屋根があるか否かを問わず、埠頭、倉庫、コンテナヤード、または道路、鉄道もしくは航空貨物のターミナルなどの場所が含まれている。売主は、指定仕向港または仕向地におけるターミナルまで物品を運び、ターミナルで荷卸しすることに伴う一切の危険を負担しなければならない。上述したように DAT における指定ターミナルは、港とすることができるので、以前の DEQ の代わりに使用することが可能となる。一方、DAP は到着輸送手段の如何は問わないので船の場合、指定仕向地は港となり、以前の DES の代わりに使用することが可能となる。

ポートツーポートの時代には、FOB、CFR、CIF による貿易取引条件が主流であったが、グローバル・サプライチェーンの進展とともに、ドア・ツー・ドアへ変化して世界大手の買主（小売業者・製造業者）が主に新興生産国である中国やアセアン諸国の売主の工場や倉庫で物品を買い付けて、買主が自己の費用と責任で引き取るという売買契約や、一方世界大手の売主（小売業者・製造業者）が自社の世界的なネットワークを利用して、VMI（ベンダー主導型在庫管理）（Vendor Management Inventory）方式で世界各地の買主の工場や倉庫まで自己の費用と責任で持ち込む売買契約が世界的に増加している。

このような取引形態に対応する定型貿易取引条件は、買付け面では EXW (Ex Works) (工場渡条件) であると考えられる。この Ex の後に記載されて

いる場所は引渡場所となっている。取扱商品により、Ex Godown(倉庫渡条件)などに表示される。この EXW 条件の場合、商品の引渡しは、商品が実際に保管されている輸出地の売主の工場で行われる。最新版のインコタームズ2010においては、EXW は売主が輸出通関を行わず、また受取りのための車両に積み込まずに、売主の施設またはその他の指定された場所(すなわち工場、製作所、倉庫など)で、物品を買主の処分に委ねた時に、引渡しの義務を果たしたことを意味すると説明されている。したがって商品の引渡し以降の危険と費用の負担は買主に属する。売主にとって最も責任が少なく、一方買主にとっては最も責任が重いトレード・タームズになっている。

一方、販売面では、グローバル SCM の観点から VMI 方式の管理を行う場合に最も適切な定型貿易取引条件は、DDP (Delivered Duty Paid) (関税込持込渡)であると考えられる。売主は輸入国の指定仕向地で商品を引渡す条件で、売主はそこまで商品を運ぶ一切の費用と危険を負担する。最新版のインコタームズ2010によれば、このトレード・タームズの売主は、指定仕向地における合意された地点が、もしあれば、その地点で、荷卸しの準備ができている到着した輸送手段の上で、物品を買主の処分に委ねることによって物品を引渡ししなければならないとされている。この DDP は、売主が必要な輸出ならびに相手国で輸入通関手続を行い、関税その他の通関手数料を支払うことになっている。このように売主が買主の指定した引渡場所まで、すべての費用と危険を負担して持込み、輸入関税をも支払って買主に引渡す条件が DDP である。したがって DDP の買主には代金支払い以外には何の負担もない。DDP は買主にとっては最も責任が少ない取引条件であり、一方売主にとっては最も責任が重いトレード・タームズとなっている。

IV. 保稅搬入原則問題とグローバル SCM

1. 輸出通関と保稅搬入原則

国内の生産拠点から船積拠点までの物流の効率化を図り、通関手続の簡素化を図ることが、グローバル SCM の最適化を図るという観点から重要である。そこでグローバル SCM の阻害要因となっている保稅搬入原則問題を考

察したい。

わが国の輸出貨物に関わる通関手続を規定しているのは関税法である。わが国では輸出申告を行う際には、必要に応じて税関検査を容易に行うために、原則として保税地域に貨物を搬入しておく必要がある。この保税地域には、指定保税地域、保税蔵置場、保税工場、保税展示場、総合保税地域の5つの種類がある。ただし他所蔵置と言って、貨物が巨大重量物、危険物または生鮮食料品などの蔵置・保管に特殊な施設、管理その他の理由で保税地域に蔵置することが困難な場合には、保税地域外に置くことが認められている。

さらにコンテナを利用したドア・ツー・ドア輸送の増大に対応して、税関は「コンテナ扱い」と言われる制度を導入した。この「コンテナ扱い」は、輸出者が、輸出者指定の工場や倉庫でバン詰めをして、輸出通関を港頭地区の保税地域（船会社のコンテナ・ターミナル）で行うことを可能とした。荷主がこの「コンテナ扱い」を利用する場合は、「コンテナ扱い」の申請が必要となる。また「コンテナ扱い」が認められる要件も定められており、検査の必要性がなく、かつ検査になっても支障がない等が満たされなければならない。ただし、この「コンテナ扱い」についても輸出の申告・許可はコンテナがCY（コンテナ・ヤード）へ搬入された後となる。

2. AEO 制度と自社通関

前節で述べたように、保税搬入原則の下では、特別の場合を除いて、すべての輸出貨物は、税関が認めた保税地域へ搬入しない限り、輸出を申告し、許可を受けることはできない。しかしながらドア・ツー・ドア輸送が増大する中、セキュリティを確保しながら、国内の生産拠点から船積地点までの区間をどのように効率化を図るかが、グローバル SCM におけるリードタイムの短縮、コスト削減の観点から重要となっていた。⁽⁸⁾

そこでわが国ではセキュリティの強化と貿易円滑化の観点から関税法が改正され、AEO (Authorised Economic Operator) 制度が導入された。その柱の1つとして2006年3月から特定輸出申告制度が施行された。この制度の下では、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンス（法令遵守）の体制が整備されたものとして、予め税関長の承認を受けた輸出者（特定輸出者）は、

保税地域に貨物を搬入することなく、貨物が置かれている輸出者の工場や倉庫等から貨物の船積みを予定している港や空港を管轄する税関に対して輸出申告を行うことが可能である。この制度を輸出者が利用するメリットとしては、税関による書類審査・貨物検査において、輸出者のセキュリティ管理とコンプライアンスが反映されることから、貨物の迅速かつ円滑な船積みが可能となり、リードタイムおよび物流コストの削減などが図られ、物流の予見可能性が高まることが挙げられる。⁽⁹⁾

中国では、2008年4月1日から「税関企業分類管理弁法」が施行された。これは旧法の「税関の企業に対する分類管理実施弁法」(1999年6月1日施行)に代わるものである。新弁法の第1の特徴は、世界税関機構(WCO)の「国際貿易の安全確保及び円滑化のための『基準の枠組み』」における「認定事業者」(AEO)制度を国内制度に転化したものである。中国ではCME制度と呼ばれている。企業の類別は、現行の弁法にないAA類が加わり5つとなったが、このうちAEOに相当するのがAA類とA類である。これらに対しては「通関利便措置」を適用するとされている。

具体的にはAA類とA類は所在地での通関、港での貨物検査・引渡しを実施し、優先的に人員を企業に派遣して生産または貨物積卸しの段階で検査を行い、業務の現場で優先的に貨物の申告、検査、引渡しの処理を行うなどの利便措置が採られている。一方B類企業は「通常管理措置」が適用され、C類企業とD類企業は「厳格な監督管理措置」が適用される。

韓国では、関税庁は2009年4月15日にAEO(認定事業者)制度導入に向け2008年9月から2009年3月末までの試行事業に参加した11社のうち9社に対して始めてAEO認定証書が授与されたことが始まりである。関税庁ではAEO制度を従来の税関の一方的統制による管理(Enforced Compliance)方式から企業との協力を通じて企業自らがコンプライアンスを高める管理(Informed Compliance)方式に関税行政を根本的に変革するものと位置付けている。韓国のAEO制度は、輸出業者、輸入業者、船会社、航空会社、通関業者、保税倉庫業者、保税運送業者、運送取次業者、荷役業者など9業種の事業者を対象に、必要書類を揃え、認定を申請すれば書類審査・現場審査で4基準に対する評価を受けた後、認定審査委員会の審議を経て、A, AA, AAA

の3等級の認定を与えることになっている。最上級のAAA事業者は、税関のリスク評価手続免除など最優遇措置を受けることができるとしている。2011年5月20日にわが国の財務省関税局と韓国税関庁はAEO制度を相互に承認することで合意に達し、相互認証に係る取り決めへの署名を行った。この取決めの実施により、わが国と韓国とのAEO認定事業者による貿易貨物の通関手続きが簡素化され、円滑化が促進されることになる。

また貿易取引の電子化の側面から言えば、2008年10月に更改されたSea-NACCSでは、税関と荷主との直接接続が認められた。これを受けて、大手荷主は物流コストの削減や発着間のリードタイムの短縮を目的として自社通関に移行を始めている。

おわりに

現段階で法制度の異なる国々との貿易取引においてどのような電子貿易の仕組みがもっとも現実的であるかを考えた時に、ポレロシステムのように会員制で会員相互が遵守を約束した共通のルールに基づく契約による電子貿易取引が、現実的であると考えられる。

貿易取引の電子化を進める上で、銀行間の国際取引電子化ビジネスモデルであるTSUの活用することは、貿易決済の迅速化、貨物の早期化に繋がる。さらにTSUの書類の電子化を通じた銀行、NACCS、通関業者、船会社との連携は、企業のグローバルSCMの全体最適化に貢献するものと考えられる。

またグローバルSCMの観点から、ドア・ツー・ドアの取引形態に対応する定型貿易取引条件は、買付け面ではEXW (Ex Works) (工場渡条件) であり、販売面ではVMI方式の管理を行う場合に最も適切であるDDP (Delivered Duty Paid) (関税込持込渡) であると考えられ、今後この定型貿易取引条件の契約書への採用が増加するものと考えられる。

そこで企業にとってこれらの定型貿易取引条件を選択し、特定輸出申告制度を利用した自社通関に移行することは、各国でのAEOの相互承認の拡大により、自社のセキュリティ対策およびコンプライアンス体制の整備の証拠となると同時に、AEO取得者は税関による審査・検査の軽減による物流の予

貿易プロセスの改革について—グローバル SCM の観点から—
見可能性の高まりにより、グローバル SCM におけるリードタイムの短縮、コスト削減にも繋がるものと考えられる。

注

- (1) ロバート・B・ハンドフィールド、アーネスト・L・ニコルス Jr. 著、新日本製鐵㈱ EI 事業部訳『サプライチェーンマネジメント概論』ピアソン・エデュケーション、1999年、p.62.
Joseph Geunes, *Applications of Supply Chain Management and E-Commerce Research*, Springer, 2005, p.300.
岩永忠康「小売企業の国際化」岩永忠康監修『流通国際化研究の現段階』同友館、2009年、p.13.
- (2) 西道彦著『貿易取引の電子化』同文館出版、2003年、p.203.
- (3) 渡辺幸弘「ボレロビジネスの現状」『第5回貿易研究会研究報告書』財団法人貿易奨励会、2006年、pp.35-36.
- (4) 三菱東京 UFJ 銀行国際業務部外為事務部資料「貿易の電子化 TSU」2007年、p.1.
佐藤武男「貿易の電子化の動きと銀行の対応」『GLOBAL Angel』2007年5月、p.15.
- (5) 西道彦「貿易取引の電子化」小林晃・石原伸志・小林二三夫他著『ベーシック貿易取引』経済法令研究会、2011年、p.192.
- (6) 三菱東京 UFJ 銀行同資料、p.1.
- (7) 国際商業会議所日本委員会『Incoterms 2010』.
新堀聰「インコタームズ2010の概要」『国際金融』外国為替貿易研究会、2010年11月1日.
- (8) 平田義章「SCM を阻害する保税搬入原則」『CONTAINER AGE』コンテナエージ社、2009年7月、p.37-38.
- (9) 蔵和弥「セキュリティと貿易取引の振興」『海運』2010年2月、p.48.
西道彦「貿易手続改革と国際物流システム」『日本産業科学学会研究論叢』日本産業科学学会第15号 2010年3月、p.84.
米山徹明「わが国の AEO 制度への取組み—安全でスピーディーなグローバル物流の実現に向けて」『日本貿易会月報』第694号、社団法人日本貿易会 2011年7月15日、p.35.

参考文献・URL

Joseph Geunes, *Applications of Supply Chain Management and E-Commerce Research*, Springer, 2005.

岩永忠康「小売企業の国際化」岩永忠康監修『流通国際化研究の現段階』同友館，2009年。
蔵和弥「セキュリティと貿易取引の振興」『海運』2010年2月。

小林晃・石原伸志・小林二三夫・西道彦・藤田和孝著『ベーシック貿易取引』経済法令研究会，2011年。

佐藤武男「貿易の電子化の動きと銀行の対応」『GLOBAL Angel』2007年5月。

ジェトロ『米国の輸入通関・関税制度と物流セキュリティ規制』No.381，2010年。

新堀聰「インコタームズ2010の概要」『国際金融』外国為替貿易研究会，2010年11月1日。

西道彦著『貿易取引の電子化』同文館出版，2003年。

西道彦「貿易手続改革と国際物流システム」『日本産業科学学会研究論叢』日本産業科学学会第15号 2010年3月。

平田義章「SCMを阻害する保税搬入原則」『CONTAINER AGE』コンテナエージ社，2009年7月。

平田義章「不必要な輸出貨物の厳格管理」『CONTAINER AGE』コンテナエージ社，2010年1月。

ロバート・B・ハンドフィールド，アーネスト・L・ニコルス Jr. 著，新日本製鐵(株)EI事業部訳『サプライチェーンマネジメント概論』ピアソン・エデュケーション，1999年。

八尾晃著『貿易・金融の電子取引』東京経済情報出版，2001年。

米山徹明「わが国の AEO 制度への取組み—安全でスピーディーなグローバル物流の実現に向けて」『日本貿易会月報』第694号，社団法人日本貿易会2011年7月15日。

渡辺幸弘「ボレロビジネスの現状」『第5回貿易研究会研究報告書』財団法人貿易奨励会，2006年。

bolero international limited (<http://www.bolero.net/>)